

A v i a t o r e

Abdulhalim Durma

“Un'antica filosofia riecheggia in quelle terre dove ogni strada porta a Roma. Questa identità non è solo quella delle terre conquistate con la guerra, ma anche l'anima di un impero dove diritto, architettura e governo erano costruiti su solide fondamenta. Roma è un'epopea scritta non solo con la spada, ma anche con la penna, la legge e il marmo. Qui, con i versi di Virgilio, l'epica di Roma prende vita; con la penna di Livio, la storia di Roma diventa storia. Gli amori di Ovidio infiammano i cuori romani! La spada di Cesare, che ha aperto gli orizzonti di Roma, e le pietre del Foro hanno gridato la storia delle vittorie. Cicerone, con le sue parole, è un faro che ha risvegliato la coscienza di Roma. Fu il genio di Vitruvio a far parlare la pietra e a portare Roma al livello degli dei, ma fu il respiro di Augusto a trasformare Roma dalle ceneri delle guerre civili nella "città eterna". O Campidoglio, trono di Giove, la giustizia prende forma sotto la tua ombra. La voce del Senato dirige l'anima di Roma! Le ombre degli imperatori danzano sui tuoi architravi. Le tue colonne trafiggono i cieli, le tue strade uniscono il mondo. Nemmeno l'ira dei barbari può farti inginocchiare, perché tu sei Roma, eterna fiaccola dell'umanità! Sorgi, o città!... Guardati!... Il tuo splendore risplende oltre il tempo. Dalla cupola del Pantheon tocchi le stelle! O Roma, cuore eterno della civiltà, regina dei sette colli, corona dell'eternità! Tu che hai tessuto il sogno dell'impero sulle acque del Tevere. Ricorda! Nell'arena del Colosseo, i tuoi gladiatori griderebbero queste parole: "Ave Cesare! Morituri te salutant".

Di certo, nessuno di noi avrebbe potuto immaginare cosa passasse per la mente del nostro vecchio amico mentre leggeva questa tirata. L'eloquenza che improvvisamente emerse nel suo discorso quando trovò qualche ascoltatore era abbastanza potente da coinvolgere chiunque. La sua conoscenza multiforme e la naturalezza con cui la presentava perdonavano inevitabilmente la sottigliezza con cui occasionalmente veniva presentato il suo picco di saccenteria. Tuttavia, questo elogio degli italiani fu apparentemente respinto senza motivo, e il nostro vecchio amico tornò improvvisamente indietro di molti anni, traendo ispirazione dagli eroi del suo mondo immaginario e incontrando un conoscente in una città vicina.

“Durante la mia infanzia mi interessavano molte professioni, ma quella che è sempre rimasta dentro di me era il desiderio di diventare un aviatore. Inoltre, a causa dei requisiti di età, ho dovuto aumentare la mia età di sei mesi per poter sostenere esami e colloqui. Non so perché, ma gli aerei, come gli uccelli, sono i veicoli che danno il più grande senso di libertà...

“A un funerale, abbiamo avuto l'opportunità di incontrare, credo, ‘il cugino del Fratello della zia della moglie del mio vicino’... Dopo il rito, l'idea di condividere un pasto in un ristorante locale ci è sembrata allettante. Inizialmente, le conversazioni banali hanno lasciato il posto a ricordi professionali, e così ho avuto l'opportunità di ascoltare da un membro le avventure dell'aviazione, un campo a cui inizialmente mi interessavo con uno strano senso di inferiorità.

“Inizialmente gli aerei vennero utilizzati dagli italiani per ricognizione e sorveglianza, bombardamenti, assalti, navigazione d'artiglieria, ricognizione fotografica e lancio di volantini. Sebbene l'Impero Ottomano non fosse

in grado di utilizzare aerei durante la guerra in Nord Africa, realizzò la prima difesa aerea della storia mondiale aprendo il fuoco di fucili e artiglieria contro gli aerei italiani da terra.

"Quando ho visualizzato la scena, ho deciso che era un buon inizio. Ero curioso di vedere come l'aviatore in pensione avrebbe trasformato una sconfitta in una vittoria."

"Gli italiani, aggiungendo un ulteriore strato di propaganda alle loro campagne nella regione, non solo lanciarono bombardamenti con oltre venti aerei e dirigibili, ma lanciarono anche volantini sugli accampamenti nemici. Questi volantini contenevano versetti del Corano, insieme a proclami sulla guerra che erano sia allusivi che minacciosi, tra cui un ritratto di Re Vittorio III d'Italia. Indubbiamente, questi scritti includevano anche testi che elogiavano il popolo arabo e denunciavano i turchi. Inoltre, per reclutare sostenitori, delinearono anche le pratiche che si impegnavano a implementare nella provincia una volta preso il controllo. Tra le promesse di Macaronico spiccavano l'apertura di parrucchieri, l'introduzione di ostetriche nella regione, la costruzione di teatri e funerali sontuosi per le personalità di spicco della regione.

"Solo dieci anni dopo, gli invasori europei, che tentarono di dividere le proprietà del 'malato' prima ancora che morisse, delusero gli italiani concedendo loro la costa meridionale del paese. Gli italiani, usando lo stesso metodo qui, avrebbero inviato messaggi in aereo agli abitanti dei villaggi stanchi dei disordini, esortandoli a sterminare completamente i banditi. Si racconta persino che promettessero il paradiso nei volantini che distribuivano agli abitanti del villaggio. Ma, cosa ancora più interessante, proprio come nell'inspiegabile crociata

contro i cristiani circa sette secoli prima, dimostrarono un'intelligenza così pragmatica da vendere aerei ai combattenti per l'indipendenza nelle terre da loro occupate.

A questo punto della sua conversazione con 'il cugino del fratello della zia della moglie del mio vicino', il nostro vecchio amico fece una breve valutazione e sottolineò questo aspetto del carattere italiano.

"Quell'analogia era intelligente. Non so se esista un detto o un proverbio che possa essere usato per descrivere azioni che si discostano dal loro scopo originale e mirano a ottenere qualcos'altro, come i crociati europei che conquistarono Costantinopoli e ne saccheggiarono le ricchezze." Tuttavia, dalle osservazioni del mio amico aviatore, che mi furono piuttosto soddisfacenti, non potei fare a meno di chiedermi se sarebbe un'esagerazione pensare che il legionario romano, mentre marciava verso i deserti di Tripoli agli ordini del re, stesse combattendo non solo contro di noi, ma anche contro il tempo stesso.

"In questa guerra in Nord Africa, la superiorità dell'aereo sul pallone fu finalmente riconosciuta. Per la prima volta nella storia, fu sparato fuoco di artiglieria contro un aereo, fu condotta la prima esercitazione di combattimento aereo psicologico, fu scattata la prima fotografia di ricognizione aerea e fu condotto il primo bombardamento notturno. Le caratteristiche diverse e versatili di questo nuovo veicolo da combattimento, utilizzato per la valutazione e la guida ambientale, tra cui l'osservazione, il bombardamento, la direzione del fuoco di artiglieria e il suo utilizzo come strumento di guerra psicologica tramite l'emissione di dichiarazioni, hanno portato alla consapevolezza del suo potenziale valore.

“Ho notato che il discorso del mio amico aviatore non dava molta importanza ai termini militari per chiarezza. Ciononostante, era inevitabile che questi termini venissero utilizzati al minimo.

“Inoltre, il ruolo degli aerei nel determinare la strategia tattica, garantire il dominio dell'area e condurre le operazioni aveva portato a un'attenzione particolare su questa nuova arma nel periodo che precedette la Prima Guerra Mondiale. Gli Ottomani, riconoscendo il valore di aerei e palloni nella conduzione delle operazioni, si impegnarono per procurarsi questa nuova arma e intrapresero importanti iniziative, come l'acquisizione di addestramento aeronautico e di piloti dall'Europa e lo sviluppo di organizzazioni e personale in questo campo. Indubbiamente, l'inevitabile esito della guerra servì da lezione e il governo si concentrò sugli sforzi per colmare le sue lacune.

Dopo una breve pausa, il discorso del nostro vecchio amico tornò a essere un elogio letterario, ma la sua tirata, inspiegabilmente, rivolta contro un altro nemico della guerra, i Greci.

"O testimone silenzioso delle terre coperte dalla polvere del tempo! So che cerchi lo spirito del panellenismo, lo splendore di quei tempi antichi. Non ti parlo semplicemente di una geografia, di un singolo stato. Ti parlo dei figli di una civiltà che, anche mentre gli abitanti di ogni città sventolavano la propria bandiera, sapevano che nelle loro vene scorreva lo stesso sangue. Di quel popolo magnifico unito da una lingua comune, da divinità comuni e da un destino comune. Questo spirito viveva non solo sui campi di battaglia, ma anche nella pacifica competizione delle Olimpiadi, nella tragedia del teatro e nelle profonde contemplazioni delle scuole filosofiche.

“Ricordate! L'Acropoli di Atene non era solo un tempio, ma un monumento dove l'intelletto umano raggiungeva il suo apice, un tempio di saggezza. La ferrea disciplina di Sparta non era il riflesso di un sistema che addestrava solo guerrieri, ma di un ideale che spingeva oltre i limiti del corpo e dell'anima. I versi di Omero non erano semplici racconti di eroismo, ma il tessuto della memoria collettiva e dell'identità di tutti gli Elleni. Questa era un'eredità condivisa da città separate, politiche diverse, ma un'unica anima. Questa eredità non è composta solo da statue di marmo o templi in rovina. L'idea di democrazia, il potere interrogativo della filosofia, i primi passi della scienza, la catarsi del teatro... Tutti questi sono tesori inestimabili che trascendono il tempo e costituiscono i pilastri della civiltà. Questi tesori sono il patrimonio comune non solo degli Elleni, ma di tutta l'umanità.

“O Grecia, terra di saggezza e bellezza! Tu, che hai acceso la fiaccola della filosofia all'ombra dell'Olimpo, sull'acropoli di Atene lo spirito umano si è innalzato verso la libertà! Le tue colonne si protendono verso il cielo, i tuoi templi sfidano gli dei. Le domande di Socrate echeggiano ancora, i sogni di Platone abbracciano l'orizzonte. La tua tragedia piange in Eschilo, la tua commedia ride in Aristofane! Le tue navi salutano Poseidone, il re dei mari, l'oracolo di Delfi sussurra il segreto del destino. O Greco, la tua arte prende vita nel marmo, superando i secoli con i versi di Omero! All'ombra del Partenone, nasce la democrazia, ogni pietra grida la speranza dell'umanità! Anche nelle campagne di Alessandro Magno, la saggezza di Aristotele guida. Sorgi, o Grecia, la luce della civiltà, la tua gloria, spezza le catene del tempo! La luce eterna è incisa nel cuore dell'umanità! Chiudi gli occhi ora e senti quella

magnificenza. Ascolta l'emozione di un'agorà Il dibattito, il pensiero acuto di un filosofo, gli inni di un poeta. Queste voci e quello spirito non moriranno mai. Vivranno sempre con noi, in ogni anima assetata di conoscenza e bellezza. Perché non è solo un ricordo del passato, ma un sussurrato invito alla saggezza per il futuro.

Dopo queste edificanti parole letterarie, che descrivono la geografia mentale e la continuità della civiltà del mondo ellenico, il nostro vecchio amico riprese le sue conversazioni con 'il cugino del fratello della zia della moglie del mio vicino', come se avesse attraversato con un coltello duemila anni fino al presente.

"Il mio amico aviatore fu piuttosto imparziale, per amore di obiettività, quando descrisse come furono superate le difficoltà della guerra.

"Nella Guerra d'Indipendenza, la potenza aerea greca era superiore alla nostra in termini numerici e tecnologici, ma non riuscì a produrre l'impatto strategico atteso a causa della sua gestione inefficace, delle difficoltà logistiche e della determinazione della resistenza. Le nostre forze, con risorse limitate di 10-15 aerei e 20-30 piloti, svolsero un ruolo più critico nelle missioni di ricognizione e intelligence. Durante la Grande Offensiva, in particolare, le informazioni fornite dai nostri aerei accelerarono il crollo delle linee nemiche, mentre la potenza aerea greca non fu in grado di supportare il suo esercito in rovina. Alla fine della guerra, la maggior parte dei suoi aerei era stata abbandonata o distrutta.

"Fin qui tutto chiaro e comprensibile, giusto? Tuttavia, il mio amico aviatore, nella parte successiva del suo discorso, ha accennato alla storia dell'industria aeronautica quasi con tono da 'facciamola breve! Che sia chiaro e conciso'.

“Nei primi anni della Repubblica, la priorità era rendere l'aviazione un elemento strategico per un esercito moderno, addestrare i piloti e creare un'infrastruttura di produzione nazionale. Le campagne di addestramento e sensibilizzazione durante questo periodo ebbero successo, ma il livello desiderato di produzione nazionale non fu raggiunto. Nel decennio successivo, mentre le iniziative imprenditoriali private rappresentarono un significativo passo avanti nella produzione nazionale, la produzione di massa non poté essere sostenuta a causa della mancanza di sostegno statale e della dipendenza esterna. Il percorso di Turkish Airlines, iniziato nel 1933 con 5 velivoli e meno di 30 dipendenti, fu un successo significativo nell'aviazione civile, ma le sue infrastrutture e la capacità della flotta rimasero limitate. Durante la Guerra Fredda, che durò dal 1947 al 1991, gli obiettivi di modernizzazione dell'aviazione militare furono ampiamente raggiunti, ma i progressi nella produzione nazionale furono limitati. La produzione su licenza non aumentò il trasferimento di tecnologia. La crescita di Turkish Airlines nell'aviazione civile fu positiva, ma gli investimenti infrastrutturali furono insufficienti.

“Nel periodo successivo, la produzione di F-16 e i progetti UAV divennero punti di svolta nell'industria della difesa nazionale. Turkish Airlines superò i suoi obiettivi nell'aviazione civile. Tuttavia, la dipendenza da fonti straniere per la progettazione originale degli aeromobili e la produzione dei motori continuò.

“Le sue spiegazioni cronologiche e schematiche erano piuttosto comprensibili. Inoltre, fornì anche un riassunto dell'argomento. Cos'altro si poteva fare?...

“In breve, la storia dell'aviazione durante l'era repubblicana seguì un corso turbolento. Mentre gli obiettivi di produzione e addestramento nazionali furono

parzialmente raggiunti nei primi anni, la sostenibilità non fu raggiunta a causa di ostacoli economici e politici. Sebbene la dipendenza esterna sia aumentata durante la Guerra Fredda, dagli anni 2000 in poi, il Paese è diventato un attore globale nel settore dell'aviazione attraverso vari progetti. Mentre il successo di Turkish Airlines nell'aviazione civile è riconosciuto in tutto il mondo, nell'aviazione militare, progetti unici e tecnologie UAV dimostrano che gli obiettivi sono stati ampiamente raggiunti. Tuttavia, la piena indipendenza tecnologica richiede una maggiore produzione di motori e una maggiore capacità di produzione di massa.

"Ora, dopo essersi lasciato alle spalle la sua vita professionale, il mio amico, nella parte successiva del suo discorso, in risposta alle mie domande, ha elencato esempi significativi del passato legati all'aviazione.

“Uno degli ex primi ministri del Paese era in viaggio verso l'Inghilterra per una conferenza a Londra quando il suo aereo si schiantò a causa del maltempo nei pressi dell'aeroporto dove avrebbe dovuto atterrare. Due terzi dei passeggeri persero la vita in questo incidente, mentre il primo ministro sopravvisse riportando lievi ferite. Anche 65 anni dopo, questo evento è ancora considerato un miracolo dai suoi sostenitori.

“Il cacciatorpediniere Kocatepe della Marina turca fu affondato accidentalmente dall'Aeronautica Militare a causa del fuoco amico nel luglio 1974. Questo incidente è entrato nella storia militare come uno degli eventi più tragici e controversi dell'operazione. Il Kocatepe era un cacciatorpediniere di classe Gearing e fu trasferito dagli Stati Uniti alla Marina turca nel dicembre 1971.

“Mentre lo Stato Maggiore ospitava il centro operativo delle Forze Terrestri e Aeree, il Centro Operativo Navale era situato presso il Comando delle

Forze Navali. Ciò portò a una mancanza di comunicazione e coordinamento tra le forze. Il Centro Operativo Navale confermò che non c'erano navi turche nella zona, ma questa informazione era errata. Cinquantaquattro dei 246 membri del personale in servizio persero la vita. Nonostante le chiamate radio della nave, "Siamo navi turche, non bombardate!", i piloti continuarono l'attacco, pensando che si trattasse di un piano greco. Alla base di questo equivoco c'era la paranoica informazione secondo cui le navi greche potevano battere bandiera turca ed effettuare chiamate radio in turco. L'equipaggio che aveva evacuato la nave si è disperso per recuperare le zattere in mare. L'equipaggio che stava evacuando la nave venne disperso in mare su zattere di salvataggio. 42 membri furono tratti in salvo da una nave scuola della Marina Mercantile israeliana e condotti al porto di Haifa, 39 da una nave cargo libanese al porto di Tripoli e 112 da navi ed elicotteri britannici e dal TCG Berk, costruito nel 1971. Non fu possibile un efficace coordinamento tra le forze aeree e navali. Le richieste di interrompere l'offensiva furono ignorate per cinque ore. L'incidente fu tenuto segreto al pubblico per un anno e fu registrato come uno degli incidenti militari più tragici nella storia del Paese.

"Sono intervenuto e ho chiesto al mio amico aviatore di parlare di un episodio accaduto in quel periodo, legato a un regalo aereo, che è rimasto impresso nell'immaginario collettivo.

“Innanzitutto, ricordiamo che Tripoli è il nome di una regione storica che comprende la città di Tripoli, l'odierna capitale della Libia, e i suoi dintorni. Gli italiani unirono le regioni di Tripoli, Fezzan e Cirenaica per formare il nome Libia. Il nome "Libia" era un antico nome usato per questa regione durante l'antica Roma, e fu ripreso dagli italiani. Per una strana ironia, come se

ricordasse 64 anni fa, la Libia donò sei aerei F-104S Starfighter alla sua Aeronautica Militare nel 1974. Questo fu in cambio della fornitura da parte della THK di addestramento piloti e supporto tecnico all'Aeronautica Militare Libica. Gli aerei, prodotti dall'italiana Aeritalia, furono consegnati nel dicembre 1974 e utilizzati dal 142° e 182° Squadrone. La donazione fu fatta a nome del governo libico, ma non come gesto personale da parte di Gheddafi, bensì nell'ambito di una cooperazione militare. Gli F-104S rafforzarono la capacità di difesa aerea del THK e He prestò servizio fino al 1987. Questo incidente, sebbene collegato ad accuse di corruzione, è stato documentato come una collaborazione separata.

A questo punto del discorso, il nostro vecchio amico ha pronunciato un'altra tirata. Tuttavia, questa elegia, dedicata al leader libico Colonnello, era breve e piuttosto significativa.

"Che ironia, però!... Leone del deserto che ruggisce nell'oasi!... Dopo aver sfidato il mondo intero, il vostro viaggio si è concluso per mano del vostro stesso popolo. Siete stati spazzati via come la sabbia del deserto prima di una tempesta. Non è stato intonato alcun canto d'addio. Tutto ciò che è rimasto è stata una ribellione e un urlo silenzioso.

Poi, senza una pausa, è passato agli episodi più tristi della sua lista.

"Tuttavia, alcuni degli incidenti aerei ed elicotteri registrati erano sospetti. L'incidente che è costato la vita al Comandante Generale della Gendarmeria continua a essere un argomento di dibattito pubblico in relazione agli omicidi irrisolti e ai dibattiti sullo Stato profondo degli anni '90 nel Paese. Tuttavia, ufficialmente, il procedimento legale non ha avuto successo a causa della prescrizione e

questo incidente, che è un eufemismo, è stato considerato un incidente.

“Uno dei più tragici è l'incidente del 2007 nella parte sud-occidentale del Paese, che costò la vita a sei scienziati impegnati in ricerche cruciali, insieme ad altri passeggeri. Il procedimento legale relativo a questo disastro è stato ricordato come uno dei più lunghi nella storia dell'aviazione e ha evidenziato carenze nella manutenzione e nelle ispezioni. Sebbene le famiglie ritenessero inadeguate le sanzioni, esse hanno creato un precedente importante per prevenire incidenti simili. La compagnia aerea è fallita nel 2020 a causa degli elevati debiti, della crisi economica e della pandemia. Gli arretrati salariali dei dipendenti e i reclami dei passeggeri hanno generato polemiche.

“L'incidente in elicottero che è costato la vita a un leader di un partito politico, come il tragico incidente che ha colpito il Comandante Generale della Gendarmeria, è rimasto impresso nella memoria con teorie di assassinio. Il Consiglio di Vigilanza dello Stato, sotto la direzione dell'allora Presidente, è intervenuto per indagare sugli aspetti tecnici dell'incidente e sulle accuse sollevate dall'opinione pubblica. Questo processo è stato attentamente monitorato sia dal punto di vista politico che legale, poiché vi erano molte speculazioni pubbliche e punti interrogativi intorno all'incidente. Questo caso è rimasto impresso nella memoria. Nei nostri ricordi, come esempio di giustizia in corsa contro il tempo, dove si intrecciano ombre politiche e burocratiche. Il procedimento legale relativo all'incidente dell'elicottero si è concluso con un fiasco a causa della prescrizione, dopo anni di indagini e contenziosi.

In seguito a questi incidenti pubblicamente denunciati, sono emersi eventi completamente incoerenti con il glorioso passato dell'aviazione. Il nostro vecchio amico, come in un flashback, affrontò l'argomento con riluttanza.

“Le Forze Armate acquistarono 40 velivoli da Aeritalia, prodotti su licenza della Lockheed-Martin, nel 1974-1975. Nel 1976, quando un revisore dei conti giurato della Lockheed-Martin testimoniò al Senato degli Stati Uniti che l'azienda aveva pagato un totale di 24 milioni di dollari in tangenti a funzionari militari nei Paesi Bassi, in Giappone, in Italia e in Turchia tra il 1971 e il 1975 per vendere i suoi velivoli, sia la Grande Assemblea Nazionale turca che lo Stato Maggiore furono costretti a istituire commissioni per indagare sulle accuse. Durante l'indagine, emerse che Aeritalia aveva donato 30.000 dollari al Comandante dell'Aeronautica Militare E. A. per costruire una scuola a Lice, devastata dal terremoto del settembre 1975, suscitando scalpore. Il comandante affermò che il Capo di Stato Maggiore S. S. era a conoscenza della questione, ma il Capo di Stato Maggiore negò. Nel 1976 il Presidente e il Primo Ministro concordano di costringere E. A. a dimettersi. Il processo, aperto il 7 aprile, procedette a velocità fulminea e si concluse con l'assoluzione del comandante il 30 aprile. Sebbene il Capo di Stato Maggiore Generale avesse presentato ricorso contro la decisione, la Corte d'Appello Militare confermò l'assoluzione.

"Dopo le elezioni generali e le elezioni suppletive, i governi e il comando dell'esercito cambiarono. Le indagini sullo scandalo furono chiuse dal Primo Ministro dell'ultimo governo prima del colpo di Stato del 1980, con le seguenti parole: 'Penso che la Lockheed sia un enigma. Si è lavorato molto, ma non ne è venuto fuori nulla. La

persona è innocente fino a prova contraria, e se lo è, la perseguirò. Abbiamo fatto la nostra parte."

La conclusione confusa dell'avventura aeronautica iniziò a delinearsi con incertezze. Un commovente senso di abbandono permeava la storia, raccontata con tono romantico dal nostro vecchio amico.

"Dopo il congedo, il soldato, insignito della Medal of Distinguished Service, dell'Ordine d'Oro e del titolo di Grande Ufficiale d'Italia, si rifugiò, come in cerca di un rifugio in una quiete ombrosa, prima come membro del Consiglio di Amministrazione di una banca; fu una tregua dal rombo degli aerei da guerra, una tregua dai venti silenziosi della finanza. Poi si estese sulla turbolenta scena politica mondiale. Eletto deputato del (MDP) alle elezioni generali, percorse i corridoi del parlamento. Ma l'ultimo sipario della sua vita, iniziato nella primavera del '66, calò prima che completasse il suo mandato parlamentare. Sebbene i segreti della Seconda Guerra Mondiale nascosti nei suoi diari – i bombardamenti in Inghilterra, il rombo degli Spitfire – fossero stati svelati anni dopo, quell'ultimo periodo, come l'orgoglioso addio di un generale, svanì silenziosamente nelle pagine della storia; né con grida di vittoria né lacrime di sconfitta, ma semplicemente con il sonno sereno di un patriota.

Ci fu un breve silenzio. Come sempre per noi mortali, il destino delle storie di vita era inevitabilmente destinato a concludersi con la morte. Naturalmente, questa volta non fu diverso.

"Questo periodo è considerato una svolta significativa nella storia democratica del Paese, poiché è stato plasmato dalle prime elezioni generali tenutesi dopo il colpo di stato del 1980. Il parlamento ha assistito sia a un processo di ristrutturazione nella politica interna sia a nuove sfide in politica estera. Sia la liberalizzazione

economica che la ristrutturazione ideologica accelerarono. Tuttavia, all'interno dell'equilibrio politico plasmato dalla tutela militare, si percepiva ancora l'eco ideologica persistente di questo silenzio sussurrato. In questo cambiamento ideologico, la rappresentanza militare stava iniziando a essere sostituita da figure tecnocratiche e neoliberiste.

“Uno dei portavoce dell'opposizione socialdemocratica, che si era opposto alla corruzione durante il periodo del 12 settembre, preparò un'interrogazione parlamentare nel 1986 riguardante le accuse di corruzione contro il Generale, che era membro del Consiglio di Sicurezza Nazionale e Comandante dell'Aeronautica Militare. La mozione sosteneva che il comandante avesse tratto personalmente beneficio dall'acquisto di aerei militari, che avesse legami con un'azienda americana, che la società ÇS, in cui la sua famiglia aveva delle partnership, fosse stata favorita nelle gare d'appalto per aziende da questa supportate, che l'Aeronautica Militare avesse assegnato 54 miliardi di lire in gare d'appalto tra il 1979 e il 1981 e che il comandante avesse acquisito numerose proprietà in questo modo. Tuttavia, la mozione fu respinta con il voto del Primo Ministro e del suo partito, e le accuse non furono indagate. Anche le accuse di corruzione che un nostro ambasciatore in pensione sentì dagli americani nel 1981 puntavano al comandante. I rapporti dell'intelligence contenevano informazioni che avrebbero potuto essere utilizzate contro il generale. Il parlamentare affermò che il rigetto della mozione aveva aperto la strada alla corruzione e che le rapine avrebbero potuto essere impedito se si fosse avuto coraggio. Inoltre, in un incontro con i membri del MGK prima della mozione, il comandante e altri generali affermarono che avevano rivolto velate minacce, ma non

avevano negato le accuse e avevano venduto parte dei loro beni.

“Si sosteneva che il patrimonio del generale ammontasse a circa 20 milioni di dollari e che avesse acquisito tale ricchezza dall'acquisto di aerei F-16 dopo il 1980. Tuttavia, il comandante negò categoricamente tali accuse. Nel 1986, anche la Lockheed Martin ammise di aver pagato tangenti in diversi paesi, tra cui la Turchia, per l'acquisto di aerei, ma non rivelò chi le avesse ricevute né l'importo. A seguito del referendum costituzionale del 2010, che abolì l'articolo 15 provvisorio della Costituzione, che impediva di perseguire i comandanti responsabili del colpo di Stato del 12 settembre, la Procura Generale intentò una causa contro il Capo di Stato Maggiore e il Comandante dell'Aeronautica Militare, ancora in vita dopo il colpo di Stato del 12 settembre. Il generale, accusato di aver sovvertito l'ordine costituzionale, fu condannato all'ergastolo aggravato. Il caso fu archiviato due anni dopo, in seguito alla morte dell'ex capo di stato maggiore, 97 anni, e del comandante dell'aeronautica, 90 anni, entrambi a distanza di uno o due mesi l'uno dall'altro. Il mistero fu seppellito con una lapide nel cimitero di Karacaahmet. Tutto ciò che restava era un appartamento, qualche fotografia e una moglie che diceva: "Lassù c'è Dio"..

Il nostro vecchio amico ha concluso l'avventura aeronautica nazionale con un finale interessante.

"Dopo il tentato colpo di stato del 2016, l'allora vice capo della procura della Repubblica che raccolse la dichiarazione dell'ex capo di stato maggiore, l'allora pubblico ministero che aveva avviato il procedimento contro l'ex comandante dell'aeronautica, i giudici che per primi avevano esaminato il caso e i pubblici ministeri

dell'accusa furono tutti licenziati dalle loro professioni nell'ambito dell'indagine FETÖ".

Senza dubbio ha coltivato e ampliato il suo interesse e la sua conoscenza dell'aviazione grazie al suo amico, Sottufficiale Capo dell'Aeronautica Militare in pensione. Tuttavia, non posso dire di aver particolarmente apprezzato i riferimenti scherzosi alla morte di quest'uomo vivace.

"Non so quando rivedrò, 'il cugino del fratello della zia della moglie del mio vicino'... credo. Forse ai funerali l'uno dell'altro.

Suluova
1 settembre 2025